



Rapport "Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark"

1. Introduktion

Det fremgår af "Aftalen om en grøn transportpolitik" af 29. januar 2009, at der skal gennemføres en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane-kapaciteten mellem Vest- og Østdanmark.

I den forbindelse skal der afdækkes mulighederne for at kombinere hurtigere rejsetider over længere afstande, dvs. realisering af den såkaldte timemodel mellem Odense og Århus, med en bedre lokal betjening.

Trafikstyrelsen har fortaget en screening af mulige alternative linjeføringer for timemodellen.

Figur 1: De tre screenede linjeføringsalternativer for timemodellen



A = Lillebælt-Vejle Fjord alternativ, B = Odense-Horsens alternativ, C = Kattegat alternativ

I analysen er de enkelte strategier vurderet på et overordnet niveau i forhold til trafikale effekter, mulighederne for samtidige forbedringer af den lokale bane-



betjening i det østjyske bybånd, anlægsøkonomi samt potentiale i forhold til at overflytte vejtrafik til bane.

Med screeningen tages der ikke stilling til spørgsmålet om, hvordan timemodellen skal realiseres og screeningen udgør ikke et egentligt beslutningsgrundlag.

Resultaterne skal ses i sammenhæng med en række andre delanalyser af den kollektive trafik og vejtransporten, der er sat i gang som led i de strategiske analyser. I 2011 gives en samlet delrapportering for de strategiske analyser, som skal afsluttes i 2013.

2. Løsningsalternativerne

Timemodellen er tænkt som en højhastighedsstrategi for Danmark, hvor rejsetiden mellem hhv. Aalborg og Århus, Århus og Odense samt Odense og København bliver reduceret til en time. Visionen søges i et længere tidsperspektiv udvidet til flere byer, herunder Herning og Esbjerg.

Timemodellens 1. etape mellem København og Odense er allerede besluttet og finansieret. Etappen indebærer en helt ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge, samt en opgradering af strækningen mellem Ringsted og Odense. Realisering af den 2. etape Århus-Aalborg vil primært indebære en hastighedsopgradering på strækningen mellem de to byer. 3. etape vil omfatte håndteringen af strækningen mellem Odense og Århus.

I rapporten peges på tre forskellige måder, som timemodellen kan realiseres på:

- Alternativ A: Odense-Århus over Middelfart med en kortere linjeføring og bedre banekapacitet i den nuværende korridor
- Alternativ B: Odense-Århus med en direkte linjeføring mellem Odense og Horsens via den nordlige Lillebælt
- Alternativ C: København-Århus via Kattegat og Samsø med ny bane på Sjælland, hvor der tilsluttes til den eksisterende bane på Sjælland ved Lejre og i Jylland i området syd for Århus

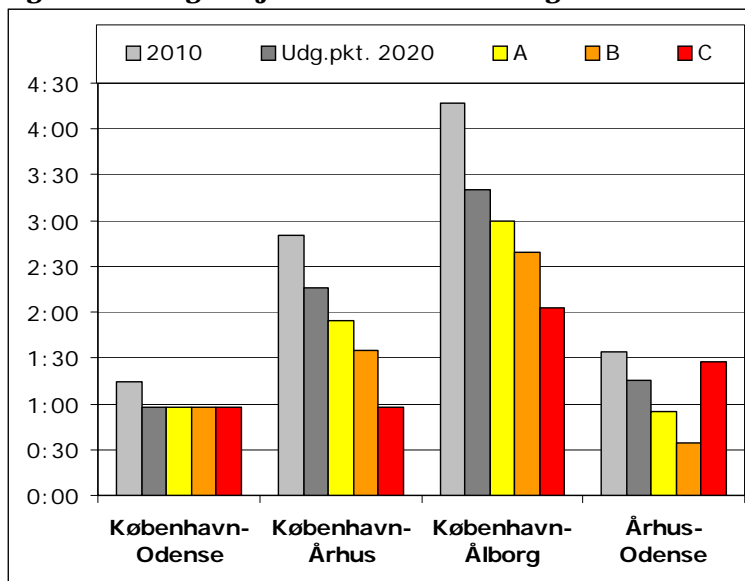
En ny fast forbindelse over Kattegat vil udgøre et alternativt koncept med markant kortere rejsetider mellem København og Århus, men vil til gengæld ikke indebære korte rejsetider mellem Odense og Århus.

Bilag 1 giver et overblik over alle tre alternativer.

3. Rejsetider i landsdelstrafikken

Med en realisering af timemodellen mellem København og Århus vil Øst- og Vestdanmark igennem kortere rejsetider rykke endnu tættere sammen. De forskellige alternativer vil dog indebære forskellige effekter, jf. figur 1.

Figur 2: Udvalgte rejsetider mellem Øst- og Vestdanmark*



A. Lillebælt – Vejle Fjord alternativet

B. Odense - Horsens alternativet

C. Kattegat alternativet

* Udgangspunktet 2020 indebærer realiseringen af 1. og 2. etape af timemodellen. 1. etape mellem København og Odense er allerede besluttet og finansieret. Etapen indebærer en helt ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge, samt en opgradering af strækningen mellem Ringsted og Odense. Realisering af den 2. etape Århus-Aalborg vil primært indebære en hastighedsopgradering på strækningen mellem de to byer.

Rejsetiden mellem København og Århus/Aalborg kan reduceres betydeligt i alle eksempler – dog mest i Kattegat alternativet.

For strækningen Århus-Odense vil der i Kattegat eksemplet være tale om en mindre reduktion af rejsetiden sammenlignet med de øvrige alternativer. Kattegat alternativet inddrager således ikke nogen forbedringer af baneanlæggene på strækningen Odense-Århus.

Bogense-Juelsminde-alternativet vil sammenlignet med de øvrige alternativer give den største reduktion for rejsetiden mellem Århus og Odense.

4. Foreløbige passagervurderinger

Der er som led i screeningen beregnet et foreløbigt skøn for passagergrundlaget i de tre udbygningsscenerier. Da der er tale om ganske betydelige potentielle



trafikoplægninger, vil mere konsoliderede trafiktal ikke kunne beregnes før den besluttede landstrafikmodel er etableret.

Side 4/5

Udgangspunktet er den situation efter 2020, hvor togtrafikken som følge af banedbygninger forventes markant forbedret. Udbygningerne omfatter timemodellens 1. og 2. etape, jf. den trafikpolitiske aftale januar 2009.

De større faste forbindelser i Kattegat og Odense-Horsens alternativerne er i beregningerne forudsat etableret som kombineret vej- og baneforbindelse.

Alle passagervurderinger er baseret på modelberegninger foretaget af DTU Transport. Idet der endnu ikke foreligger en fuldt udviklet landstrafikmodel, som kan anvendes til udarbejdelse af passagerprognoser i Østjylland, er beregningerne i stedet i første omgang baseret på en foreløbig prognosemodel, som DTU Transport har udarbejdet i 2009.

Passagergrundlaget er opgjort i transportarbejde, dvs. målt i personkilometer (pkm), således at der er taget hensyn til de forskelle i rejseafstande, som de enkelte udbygningsalternativer er forbundet med.

5. Togbetjening i det østjyske bybånd

Analysen viser, at de opgraderinger af banenettet, der skal til for at realisere Timemodellen, også vil give nye muligheder for at øge frekvensen og hastigheden i den lokale og regionale betjening.

I rapporten er konkret undersøgt muligheden for et fast togsystem med kvartersdrift på strækningen Århus-Horsens-Vejle-Fredericia, og herfra videre i halvtimesdrift til skiftevis Kolding og Odense.

Det vil være muligt at realisere en model med kvartersdrift i alle tre eksempler.

Bilag 1: Alternative linjeføringer for timemodellen

